



Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

Per E-Mail an: Bernhard.Traber@bazl.admin.ch

28. September 2018 T +41 (0)31 307 47 55
Unsere Referenz: BG E barbara.gisi@stv-fst.ch

STELLUNGNAHME ZUR ANHÖRUNG REVISION KONZEPTTEIL SIL

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen der Anhörung zur Revision des Konzeptteils des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) Stellung nehmen zu können. Der Schweizer Tourismus-Verband STV ist die nationale tourismuspolitische Dachorganisation mit über 500 Mitgliedern, darunter rund 40 schweizerischen Branchen-, und Fachverbänden des Tourismus mit insgesamt rund 30'000 touristischen Leistungserbringern. Als Vertreter des viertgrössten Exportbereichs der Schweizer Wirtschaft setzen wir uns für bessere politische Rahmenbedingungen für die Schweizer Tourismuswirtschaft ein.

ALLGEMEINE EINSCHÄTZUNG

Der STV unterstützt die Revision des Konzeptteils des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt. Der bestehende Konzeptteil stammt aus dem Jahr 2000. Seither hat der Bundesrat zweimal im Rahmen eines Luftfahrtpolitischen Berichts eine Standortbestimmung vorgenommen und darin die strategische Stossrichtung für die weitere Entwicklung der Luftfahrt festgelegt. Diese Erkenntnisse und Vorgaben gilt es im überarbeiteten SIL Konzeptteil abzubilden und so die konkreten Rahmenbedingungen zu schaffen, damit der Luftverkehr seine gesellschaftlich und volkswirtschaftlich wichtigen Funktionen auch in Zukunft wahrnehmen kann. Positiv zu würdigen ist, dass die Bedeutung der Luftfahrt für die Wirtschaft und den Tourismus erkannt worden ist und dafür die interkontinentale Erreichbarkeit vorausgesetzt wird.

FORDERUNGEN

- Im Luftfahrtpolitischen Bericht vom Jahr 2016 wurden die bestehenden und sich weiter verschärfenden Kapazitätsengpässe an den Landesflughäfen als grösste Herausforderung für die Luftfahrt in der Schweiz erkannt. Daher sind im SIL-Konzeptteil als raumplanerisches Grundlageninstrument Lösungsansätze aufzuzeigen sowie deren raumplanerischen Wirkungen zu berücksichtigen und abzubilden.
- Die im Luftfahrtpolitischen Bericht geforderten Leistungs- und Kapazitätsziele mit Verbindlichkeit für die weitere Planung der Behörden und Flughafenkonzessionäre dürfen nicht aufgeschoben werden, sondern sind im SIL Konzeptteil zu formulieren, da sie eine essentielle Grundlage für die auf Stufe der SIL-Planung vorzunehmenden Interessenabwägungen darstellen.

- Stehen die Leistungs- und Kapazitätsziele in Widerspruch mit den Umweltschutzbestimmungen, sind Eingriffe in die operativen Belange der Flughafenkonzessionäre nur in Betracht zu ziehen, wenn keine anderen, weniger einschränkenden Massnahmen zur Verfügung stehen (Verhältnismässigkeitsprinzip).
- Dabei ist in jedem Fall dem Umstand Rechnung zu tragen, dass die Landesflughäfen nationale Infrastrukturen sind und die erforderlichen Massnahmen nicht nur die Anliegen der Standortkantone berücksichtigt, sondern den Interessen des gesamten Landes (insb. auch der Tourismus-, Export- und Dienstleistungsindustrie) Rechnung tragen.
- Die angekündigte Erstellung einer aktualisierten, langfristigen Luftverkehrsprognose ist richtig und wichtig. Aufgrund der bereits heute bestehenden Kapazitätsengpässe dürfen dafür nicht zwei Jahre in Anspruch genommen werden.
- Zudem hat die Prognose das vordringliche Ziel die Grundlage für die Raumplanung rund um die Landesflughäfen zu schaffen. Daher ist dabei entgegen dem Vorschlag nicht auf das Jahr 2050, sondern vielmehr auf den realistischeren Zeitpunkt 2040 abzustützen. Insbesondere hinsichtlich Flottenmix, Lärmemissionen der Triebwerke und generell der dann vorhandenen Technologien ist eine Prognose für das Jahr 2050 mit zu vielen Unsicherheiten behaftet.
- Die Luftverkehrsprognose mit den raumplanerischen Grundlagen für die Landesflughäfen soll daher innert einem Jahr vorliegen und hat sich im Interesse der Planungssicherheit auf den Zeithorizont 2040 zu beziehen.
- Nach Vorliegen der aktualisierten Prognose für das Jahr 2040 ist zügig eine Überarbeitung der SIL-Objektblätter für die Landesflughäfen vorzunehmen.

Lösungsvorschläge für die bekannte Herausforderung hinsichtlich Kapazitätsengpässe an den Landesflughäfen sind mit höchster Priorität zu erarbeiten und in der Sachplanung umzusetzen.

- Der Konzeptteil informiert über Konzepte für die Weiterentwicklung der Luftfahrt und zeigt die unterschiedlichen öffentlichen Interessen im Bereich der Luftfahrtentwicklung auf. Im Entwurf fehlen für die Landesflughäfen hingegen die rechtlich geforderte Abwägung der unterschiedlichen Interessen sowie eine klare Priorisierung der luftfahrtspezifischen und damit verbundenen wirtschaftlichen Interessen.
- Für die dazu nötige Argumentation sind die im Luftfahrtpolitischen Bericht formulierten Ziele und Erkenntnisse zu berücksichtigen.
- Flughäfen beanspruchen im Vergleich zur Schiene und Strasse wenig Fläche und sind standortgebunden. Aufgrund der Standortgebundenheit besteht aus sicherheitstechnischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Gründen ein nationales Interesse, dass innerhalb und rund um die Landesflughäfen Entwicklungen möglich sind, um die erforderlichen betrieblichen Standards zu gewährleisten und die steigende Nachfrage pünktlich abzuwickeln.
- Der SIL Konzeptteil muss daher klar aufzeigen, wie der Bund gedenkt, eine nachfragegerechte Entwicklung zu ermöglichen und welche negativen Auswirkungen auf die Umwelt zu Gunsten einer Entwicklung der Landesflughäfen in Kauf genommen werden.
- Nur durch solche Abwägungen und Priorisierungen kann der SIL seine Funktion als Leitfaden für die nachgelagerten Bewilligungsverfahren erfüllen und die nötige Rechtssicherheit schaffen.

Die unterschiedlichen öffentlichen Interessen sind transparent gegeneinander abzuwägen, unter Nutzung des vorhandenen Spielraums zu Gunsten der Luftfahrt zu priorisieren und die vorgenommene Priorisierung ist nachvollziehbar zu begründen.

- Die Festsetzung des ersten SIL Objektblatts für den Flughafen Zürich hat von den ersten Koordinierungsgesprächen bis zur Festlegung durch den Bundesrat rund 16 (!) Jahre in Anspruch genommen. Eine Straffung dieser Verfahren und klare Vorgaben dazu auf Stufe des Konzeptteils erscheinen daher unabdingbar.
- Eine lückenhafte oder ungenügende SIL-Planung bewirkt zwangsläufig erhebliche zeitliche Verzögerungen auf Stufe der nachgelagerten Bewilligungsverfahren. Jede Verfahrensverzögerung führt wiederum dazu, dass die für einen reibungslosen und nachfragegerechten Flugbetrieb erforderlichen Infrastruktur- und Betriebskonzeptänderungen nicht rechtzeitig umgesetzt werden können.
- Umgekehrt führt eine zielorientierte Sachplanung zu einer inhaltlichen Entlastung der Bewilligungsverfahren, was sich auch positiv auf der Zeitschiene auswirkt. Nur durch eine Beschleunigung der Verfahren wird eine einigermaßen rechtzeitige Umsetzung der nötigen Massnahmen zur Erreichung der im Luftfahrtpolitischen Bericht formulierten Ziele möglich sein.

Im SIL-Konzeptteil sind alle möglichen Massnahmen zu treffen, um die Verfahrensdauern zu straffen.

Freundliche Grüsse
Schweizer Tourismus-Verband


Barbara Gisi
Direktorin

PARTNERSCHAFT. POLITIK. QUALITÄT.